

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXVII. — Wydana i rozesłana dnia 8. czerwca 1901.

**Treść:** ~~M~~ 63. Ustawa o wybudowaniu kilku kolei żelaznych na koszt państwa i ustanowieniu programu budowy i wkładów Zarządu kolei państwa na czas aż do końca roku 1905.

## 63.

### Ustawa z dnia 6. czerwca 1901,

o wybudowaniu kilku kolei żelaznych na koszt państwa i ustanowieniu programu budowy i wkładów Zarządu kolei państwa na czas aż do końca roku 1905.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

#### A. Koleje żelazne, które mają być nowo zbudowane.

##### Artykuł I.

Upoważnia się Rząd do wykonania na koszt państwa budowy niżej wymienionych kolei żelaznych, które mają być wybudowane jako koleje parowe o torze normalnym, a mianowicie:

1. Kolei przez Wysokie Taury (Schwarzach — Gastein — Böckstein — Malnica — Bela Zgornja — Belamost, a według okoliczności Szpital nad Drawą);

2. kolei przez Karawanki i kolei Bohińskiej z odnogą do Bielaku i z przedłużeniem, wiodącym wprost do Tryestu (Celowiec, względnie Bielak — Jesenice — Bled — Bohińska Bystrzyca — S. Lucia — Kanał — Gorycyja — Rihenberg — Sztanjel — Obezina — Tryest — Św. Andrzej);

3. kolei żelaznej od Lwowa na Sambor, Stary Sambor i Turkę aż do galicyjsko-węgierskiej granicy w przełęczy Uzsoku w kierunku ku Wielkiej Berezynie (Nagy-Berezna);

4. kolei Pyhrneńskiej (Klaus — Windisch-Garsten — Spital am Pyhrn — Selzthal);

5. kolei od Rakownika na Opoczno aż do połączenia z koleją lokalną Postoloparty — Luny, które według okoliczności nastąpi w Lunach;

6. kolei przez Wechsel, a to najpierw szlaku częściowego od Harthergu do Friedbergu.

##### Artykuł II.

Koleje, wymienione w artykule I, ll. 1 do 6, mają być wybudowane jako koleje główne, a mianowicie koleje pod ll. 1 i 2 jako koleje główne pierwszorzędne, a koleje pod ll. 3 do 6 jako główne drugorzędne.

Koleje, wymienione w artykule I, ll. 5 i 6, mają być wybudowane tylko w takim razie na koszt państwa, gdyby się do 1. października 1901 nie udało zapewnić ich budowy drogą udzielenia koncesyi na zasadzie zagwarantowania czystego dochodu przez państwo: postanowienia w tym względzie wydane będą w razie potrzeby osobną ustawą.

##### Artykuł III.

Poleca się Rządowi poczynić starania w tym kierunku, aby ze strony interesowanych królestw i krajów, również ciał autonomicznych i interesentów prywatnych jeszcze przed rozpoczęciem odnośnych robót budowlanych zapewnić przyczynienie się do kosztów budowy wzmiankowanych w artykule I kolei żelaznych, a to udziałami, któreby wystarczały na pokrycie pewnej części tych kosztów.

#### Artykuł IV.

Budowę kolei, w artykule I wymienionych, należy rozpocząć jak najrychlej i wykonać ją w ten sposób, aby kolej od Rakownika do Lun (artykuł I, l. 5) i pierwsza część linii kolei przez Wechsel od Hartbergu do Friedbergu (artykuł I, l. 6) mogły być oddane do użytku publicznego w roku 1902, część kolei przez Wysokie Taury od Schwarzach do Gasteinu (artykuł I, l. 1), kolej Lwów—Sambor—węgierska granica (artykuł I, l. 3) i kolej Pyhrnerska (artykuł I, l. 4) w roku 1904, kolej z Celowca (Bielaku) na Gorycę do Tryestu (artykuł I, l. 2) w roku 1905, zaś ostatnia część kolei przez Taury w roku 1908.

#### Artykuł V.

Ruch na liniach kolejowych, które są przedmiotem niniejszej ustawy, ma utrzymywać Rząd we własnym zarządzie.

Przy wykonaniu robót i przeprowadzaniu inwestycji niniejszą ustawą zapewnionych, należy uwzględnić przede wszystkim przemysł krajowy również krajowych techników i robotników.

Co do połączenia kolei żelaznej, która stosownie do artykułu I, l. 3 ma być wybudowana od Lwowa na Sambor do przełazu Uzsoku na granicy, należy zawrzeć unowę z królewsko węgierskim Rządem; także co do wynikających stąd kwestyi, dotyczących się ruchu i obrotu, upoważnia się Rząd, aby unormował je w taki sam sposób na zasadzie obopólnego porozumienia.

#### Artykuł VI.

W celu połączenia ze sobą tych linii sieci kolei państwa, które są rozdzielone szlakiem kolei południowej od Belamostu, a względnie od Szpitalu do Bielaku, należy stosownie do postanowień, zawartych w punkcie V umowy z dnia 9. maja 1898, jaka stanęła między Rządem a Spółką kolei południowej, zawrzeć z tą ostatnią układ, na mocy którego Zarządowi kolei państwa byłoby przyznane nie tylko prawo przesyłania po wzmiankowanej linii kolei południowej, której ma współużywać, całych pociągów kolei państwowych o własnej sile popydowej za opłatą stałego wynagrodzenia (torowego) i z prawem ustanawiania taryf według swego uznania, lecz aby mógł on również pozwalać przesyłać po tej linii poszczególne wozy na rachunek zarządu kolei państwa

#### Artykuł VII.

Względem kolei, które według artykułu I mają być budowane, postanawia się, że wszelkie kontrakty, podania i dokumenty, mające na celu zebranie udziałów w artykule III przewidzianych, lub też dotyczące budowy i urządzenia rzeczonych linii, mają być wolne od stępli i należności, tudzież ze

za wykup i odstąpienie gruntów nie będzie się opłacać należności od przeniesienia.

Uwolnienie od stępli i należności służyć ma również układowi, jakie stosownie do artykułu VI mają być zawarte ze Spółką kolei południowej w przedmiocie współużywania należnej do niej linii od Belamostu, albo Szpitalu do Bielaku.

#### B. Program budowy i wkładów Zarządu kolei państwa na czas aż do roku 1905 włącznie.

#### Artykuł VIII.

Przyjmuje się dołączony do niniejszej ustawy program kosztów w ogólnej sumie 487,038.000 K, potrzebnych w okresie aż do końca roku 1905 na wybudowanie kosztem państwa wymienionych w artykule I kolei żelaznych, na wykończenie kolei państwa, których budowę na mocy ustawowego upoważnienia już rozpoczęto, na udział w zgromadzaniu kapitału na budowę kolei prywatnych, wreszcie na przeprowadzenie inwestycji w zarządzie kolei państwa, a jednocześnie udziela się Rządowi dotacyi, jakie według wzmiankowanego programu przypadają na lata 1901 aż do 1905 włącznie.

Sum, jakie po upływie roku 1905 będą potrzebne na lata następne w celu pokrycia wydatków na koleje w artykule I, ll. 1 do 3 oznaczone, należy zażądać w swoim czasie drogą konstytucyjną.

Co się tyczy jednak dotacyi, przewidzianych pod liczbą 11 niniejszego programu, a przeznaczonych na udział w zgromadzaniu kapitału na budowę kolei prywatnych, to mogą one być użyte tylko na mocy osobnego konstytucyjnego upoważnienia już udzielonego albo później wyjednać się mającego, lub też według okoliczności stosownie do postanowień artykułów IX i X ustawy o kolejach żelaznych niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

#### Artykuł IX.

W celu pokrycia wyznaczonej w załączce potrzeby w maksymalnej sumie 487,038.000 K, po potrąceniu z niej przychodów, jakie będą uzyskane, następnie w celu zwrotu kwoty 80,000.000 K, wziętych w latach 1898—1900 zaliczkowo z zasobów kasowych na pokrycie potrzeb inwestycyjnych Ministerstwa kolei żelaznych, mogą być emitowane obligacye renty, ustawą z dnia 2. sierpnia 1892, Dz. u. p. Nr. 131 ustanowionej, albo obligacye długu wkładowego ustawą z dnia 26. stycznia 1897, Dz. u. p. Nr. 33 utworzonego, a to w takiej ilości, jakiej potrzeba do uzyskania powyższej sumy w gotówce.

Stosownie do tego należy przeto wygotować obligacye na potrzebną sumę i oddać je Ministrowi skarbu.



**Artykuł X.**

Kwot, uzyskanych ze zbycia obligacyi stosownie do artykułu IX wydać się mających, wolno używać tylko na cele w artykule VIII i IX oznaczone, a Rząd winien corocznie, wnosząc preliminarz dochodów i wydatków państwa, przedłożyć jednocześnie wykaz, z którego możnaby wyrozumieć, w jakiej ilości rzeczony obligacye zbyto, tudzież w jaki sposób użyto kwot, uzyskanych przez ich zbycie w czasie ostatniego zamkniętego okresu rachunkowego.

**Artykuł XI.**

Dotacje, w załączonym tu programie budowy i wkładów na poszczególne lata wyznaczone, mogą być użyte jeszcze w dwa lata po dotyczącym roku przeznaczenia, i to aż do 31. grudnia.

Wydatki, ponoszone na rachunek tych dotacyi, również dochody, jakie będą uzyskane, wykazywać należy w rachunku państwa oddzielnie od wydatków i dochodów etatowych.

**C. Postanowienie końcowe.****Artykuł VIII.**

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam Menu Ministrowi kolei żelaznych i Memu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 6. czerwca 1901.

**Franciszek Józef r. w.**

**Koerber r. w.**

**Wittek r. w.**

**Böhm r. w.**

## Program budo-

1	2	3	4	5
Liczba bieżąca	Wyszczególnienie	Potrzeba		
		1901	1902	1903
		K o r o n		
	<b>Budowa kolei państwa.</b>			
1	Kolej przez Wysokie Taury:			
	a) Schwarzach—Gastein . . . . .	300.000	1,400.000	4,000.000
	b) Gastein—Belamost, a według okoliczności Szpital nad Drawą . . . . .	500.000	1,000.000	1,500.000
		800.000	2,400.000	5,500.000
2	Gelowiec (Bielak)—Gorycya—Tryest . . . .	3,700.000	8,900.000	17,400.000
3	Lwów—Sambor—węgierska granica . . . .	4,000.000	8,000.000	11,000.000
4	Kolej hrzeńska . . . . .	500.000	2,300.000	4,000.000
5	Rakowni—Luny . . . . .	1,000.000	6,000.000	2,000.000
6	Hartberg—Friedberg . . . . .	1,000.000	2,000.000	1,040.000
7	Splet—Arzano . . . . .	1,700.000	3,000.000	2,000.000
8	Gruż—Boka kotorska . . . . .	400.000	672.000	.
9	Bruntal—Mała Morawica . . . . .	.	70.000	.
10	Reszta potrzeby na te linie kolei państwa już w ruchu będących, co do których rachun- ku budowy jeszcze nie zamknięto . . . .	2,102.000	540.000	.
	Suma (liczba 1—10) .	15,202.000	33,882.000	42,940.000
11	Udział w zgromadzeniu kapitału na budo- wę kolei żelaznych prywatnych i na naby- cie linii Asz—Rossbach . . . . .	6,280.000	2,800.000	2,800.000
	<b>Ruch na kolejach państwa.</b>			
12	Budowa drugiego, trzeciego i czwartego toru .	7,477.000	11,474.000	11,474.000
13	Podniesienie wydajności poszczególnych linii i urządzenia dla zabezpieczenia ruchu po- ciągów, tory przemysłowe itd. . . . .	5,973.000	2,582.000	2,578.000
	Zniesienie .	13,450.000	14,056.000	14,052.000

## wy i wkładów.

6	7	8	9	10	11
n a r o k		Ogólna potrzeba na okres 1901—1905		Wyszczególnienie	Liczba bieżąca
1904	1905	pojedynczo	razem		
K o r o n					
				<b>Budowa kolei państwa.</b>	
				Kolej przez Wysokie Taury:	1
				a) Schwarzach—Gastein	
				b) Gastein—Belamost, a według okoliczności Szpital nad Drawą	
3,800.000	2,500.000	12,000.000			
2,000.000	2,500.000	7,500.000			
5,800.000	5,000.000	19,500.000			
37,300.000	36,300.000	103,600.000		Celowice (Bielak)—Gorycya—Tryest	2
9,000.000	2,000.000	34,000.000		Lwów—Sambor—węgierska granica	3
4,000.000	1,078.000	11,878.000		Kolej Pyhrneńska	4
.	.	9,000.000		Rakownik—Luny	5
.	.	4,040.000		Hartberg—Friedberg	6
3,000.000	2,000.000	11,700.000		Splet—Arzano	7
.	.	1,072.000		Gruž—Boka kotorska	8
.	.	70.000		Bruntal—Mała Morawica	9
.	.	2,642.000		Reszta potrzeby na te linie kolei państwa już w ruchu będących, co do których rachun- ku budowy jeszcze nie zamknięto	10
59,100.000	46,378.000	197,502.000	197,502.000	Suma (liczba 1—10)	
2,800.000	2,800.000	17,480.000	17,480.000	<b>Udział w zgromadzeniu kapitału na budo- wę kolei żelaznych prywatnych i na naby- cie linii Asz—Rossbach</b>	11
				<b>Zach na kolejach państwa.</b>	
11,474.000	11,474.000	53,373.000		Budowa drugiego, trzeciego i czwartego toru	12
2,578.000	2,578.000	16,289.000		Podniesienie wydajności poszczególnych linii i urządzenia dla zabezpieczenia ruchu po- ciągów, tory przemysłowe itd.	13
14,052.000	14,052.000	69,662.000			



1	2	3	4	5
Liczba bieżąca	Wyszczególnienie	P o t r z e b a		
		1901	1902	1903
		K o r o n		
	Przeniesienie . . . . .	13,450.000	14,056.000	14,052.000
14	Rozszerzenie stacyi . . . . .	18,866.000	19,552.000	19,554.000
15	Uzupełnienia budowy podtorowej . . . . .	.	2,634.000	2,634.000
16	Uzupełnienia budowy wierzchniej . . . . .	.	2,410.000	2,408.000
17	Uzupełnienia budowy nadtorowej . . . . .	3,912.000	2,078.000	2,078.000
18	Instalacje elektryczne . . . . .	.	500.000	500.000
19	Sprawienie machin pomocniczych, narzędzi i urządzeń machinowych, przeznaczonych dla warsztatów i ogrzewalni . . . . .	800.000	990.000	1,550.000
20	Pomnożenie i uzupełnienie taboru wozowego c. k. kolei państwa . . . . .	20,362.000	14,706.000	14,706.000
	Suma (liczba 12—20) . . . . .	57,390.000	56,926.000	57,482.000
	Suma (liczba 1—20) . . . . .	*) 78,872.000	93,608.000	103,222.000

\*) Przy wyznaczaniu tej potrzeby wzięto na uwagę tak przedłużenie poszczególnych dotacji na rok 1900.

6	7	8	9	10	11
n a r o k		Ogólna potrzeba na okres 1901—1905		Wyszczególnienie	Liczba bieżących
1904	1905	pojedynczo	razem		
K o r o n					
14,052.000	14,052.000	69,662.000			
19,554.000	19,554.000	97,080.000		Rozszerzenie stacji	14
2,634.000	2,634.000	10,536.000		Uzupełnienia budowy podtorowej	15
2,408.000	2,408.000	9,634.000		Uzupełnienia budowy wierzchniej	16
2,078.000	2,078.000	12,224.000		Uzupełnienia budowy nadtorowej	17
500.000	500.000	2,000.000		Instalacje elektryczne	18
1,550.000	1,550.000	6,440.000		Sprawienie maszyn pomocniczych, narzędzi i urządzeń maszynowych, przeznaczonych dla warsztatów i ogrzewalni	19
14,706.000	.	64,480.000		Pomnożenie i uzupełnienie taboru wozowego c. k. kolei państwa	20
57,482.000	42,776.000	272,056.000	272,056.000	Suma (liczba 12—20)	
119,382.000	91,954.000	.	487,038.000	Suma (liczba 1—20)	

jak niemniej pozycye preliminarza państwa na rok 1901.

Name	Age	Sex
John Smith	25	Male
Mary Jones	22	Female
Robert Brown	30	Male
Elizabeth White	28	Female
James Wilson	35	Male
Sarah Davis	20	Female
Thomas Miller	40	Male
Anna Taylor	24	Female
George Clark	32	Male
Charlotte Adams	26	Female
William Baker	38	Male
Margaret Green	21	Female
Richard King	45	Male
Susan Hill	23	Female
Daniel Scott	33	Male
Elizabeth Young	27	Female
John Lee	37	Male
Mary King	29	Female
Robert Hall	31	Male
Elizabeth King	25	Female
James King	34	Male
Sarah King	22	Female
Thomas King	36	Male